

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Jumlah kendaraan di Indonesia dari tahun ke tahun terus meningkat. Terutama kendaraan sepeda motor juga mengalami peningkatan. Jumlah kendaraan sepeda motor pada tahun 2013 sebanyak 84.732.652 (Badan Pusat Statistik, 2014). Peningkatan jumlah kendaraan sepeda motor hampir terjadi di berbagai wilayah di Indonesia, termasuk di Surakarta Jawa Tengah. Hal ini dikarenakan banyaknya masyarakat dari luar kota datang, baik untuk bersekolah maupun bekerja. Bertambahnya jumlah kendaraan yang dimiliki masyarakat akan berdampak pada kemacetan lalu lintas serta bertambahnya kecelakaan lalu lintas.

Menurut WHO (2011), sekitar 1,3 juta orang setiap tahunnya meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, atau kurang lebih dari 3000 kematian tiap hari di seluruh dunia. Berdasarkan laporan POLRI, angka kematian di Indonesia pada tahun 2010 yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas sebanyak 31.186 jiwa atau rata-rata 84 orang tewas setiap hari atau 3-4 orang setiap jamnya (Suara Pembaruan, 2011). Sedangkan di Provinsi Jawa Tengah pada tahun 2013 jumlah kecelakaan lalu lintas sebanyak 19.223 (Badan Pusat Statistik, 2013). Jumlah kecelakaan sepeda motor di daerah Surakarta juga cukup banyak. Data satuan lalu lintas (Satlantas) Surakarta mencatat jumlah kecelakaan pengguna sepeda motor

selama bulan Januari-April 2015 sebanyak 206 kasus dan Januari-April 2016 sebanyak 203 kasus. Usia pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan sebagian besar termasuk kelompok usia produktif (18-30 tahun).

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas dikarenakan faktor pengemudi, perilaku dari pengemudi, jalan raya yang berlubang, kondisi kendaraan, dan faktor teknologi. Kasus kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh faktor pengemudi sebanyak 204 kasus, faktor perilaku sebanyak 131 kasus, faktor jalan raya sebanyak 44 kasus, faktor kondisi kendaraan sebanyak 27 kasus, sedangkan faktor teknologi untuk saat ini belum ada kasus (Satlantas Surakarta, 2016). Data tersebut menunjukkan bahwa kecelakaan lebih banyak diakibatkan oleh pengemudi yang cenderung tidak mematuhi aturan lalu lintas.

Pengendara sepeda motor sering mengabaikan peraturan dan melakukan pelanggaran, dibandingkan dengan kendaraan lain. Para pengendara sepeda motor cenderung berkendara model *zig-zag*, pindah lajur dengan tidak menyalakan lampu sein, berkendara dengan kecepatan tinggi, memodifikasi kendaraan dan melanggar marka jalan. Selain itu, pengendara sepeda motor juga cenderung meremehkan kelengkapan sepeda motornya, seperti spion, lampu rem, lampu sein, penggunaan helm, tidak membawa SIM dan lain sebagainya (Hendrati dan Ayu, 2013). Tingginya perilaku ketidakpatuhan pengendara terhadap peraturan lalu lintas dapat mengakibatkan semakin tingginya angka kecelakaan.

Banyak kerugian yang akan diakibatkan oleh kecelakaan, sehingga perlu melakukan tindakan untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas. Menurut Kasat Lantas Polwiltabes Surabaya, dalam Hendrati dan Ayu (2013) upaya yang dapat dilakukan agar aman berkendara yaitu dengan menerapkan *safety riding*. Prioritas *safety riding* meliputi kelengkapan kendaraan (spion, lampu sein dan lampu rem), kelengkapan keselamatan (penggunaan helm standar hingga berbunyi klik), lampu dinyalakan pada siang hari untuk kendaraan roda dua dan menggunakan lajur kiri kendaraan roda dua. Penerapan *safety riding* ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan para pengendara sepeda motor.

Pembentukan perilaku *safety riding*, pada pengemudi sepeda motor dapat dipengaruhi oleh faktor pengetahuan dan sikap. Menurut Pudji (2009), pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Pengetahuan pengendara tentang peraturan lalu lintas dapat menghindarkan pengendara untuk berperilaku tidak aman dengan mematuhi peraturan lalu lintas. Hal ini dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas jalan raya. Selain faktor pengetahuan dan sikap, faktor pengalaman dan keterampilan pengemudi juga sangat mempengaruhi perilaku berkendara para pengendara motor.

Menurut Nurtanti (2002), proporsi pengemudi yang berperilaku tidak aman cenderung menurun seiring bertambahnya pengalaman. Banyaknya pengalaman akan melatih seseorang dalam berkendara. Menurut Soekarna (2012) para pengemudi diharapkan banyak berlatih dan

mengasah keterampilan yang dimiliki untuk mendapatkan hasil yang maksimal. Penerapan keterampilan pengemudi, akan mempengaruhi kemampuan mengemudi yang aman. Beberapa penelitian telah menunjukkan adanya keterkaitan antara pengetahuan, sikap, dan keterampilan berkendara dengan praktik *safety riding*. Hasil penelitian Ariwibowo (2013) menyimpulkan ada hubungan pengetahuan ( $p\text{-value} = 0,024$ ) dan sikap ( $p\text{-value} = 0,001$ ) dengan praktik *safety riding* pada pengendara ojek sepeda motor. Sedangkan penelitian Utari (2010) diperoleh hasil terdapat hubungan keterampilan berkendara dengan perilaku *safety riding* ( $p\text{-value} = 0,005$ ).

Kecelakaan lalu lintas pada kelompok remaja cenderung lebih tinggi. Hal ini terlihat pada tingginya mahasiswa yang berperilaku tidak aman, yaitu sebanyak 72,1%. Mahasiswa yang berperilaku tidak aman lebih banyak dibanding mahasiswa yang berperilaku aman saat berkendara. Perilaku tidak aman saat berkendara pada mahasiswa meliputi tidak mematuhi peraturan lalu lintas, dan tidak menggunakan perlengkapan berkendara (jaket, helm, sarung tangan, dan sepatu) (Utari, 2010).

Perilaku tidak aman saat berkendara juga dilakukan oleh mahasiswa kesehatan. Hal ini dapat diketahui dari hasil survei yang telah dilakukan oleh peneliti pada tanggal 3 Juni 2016. Hasil survei menunjukkan bahwa sebanyak 36,7% mahasiswa tidak mengecek kendaraannya sebelum pergi, 43,3% mahasiswa cenderung tidak memakai

helm dengan jarak tempuh kurang dari 4 km, 40% mahasiswa menggunakan *handphone* saat berkendara dan 6,7% mahasiswa memiliki kebiasaan mendengarkan musik saat berkendara. Terdapat juga mahasiswa yang tidak memiliki SIM C yaitu sebanyak 6,7%, pernah menerobos lampu merah sebanyak 66,7%, melanggar rambu-rambu lalu lintas sebanyak 46,7%, dan pernah ditilang karena menerobos lampu merah, tidak menggunakan helm, tidak membawa SIM C/STNK sebanyak 73,3%. Mahasiswa yang menyatakan telah mengendarai motor saat usia < 17 tahun sebanyak 63,3% dan pernah mengalami kecelakaan sebanyak 73,3%.

Hasil tersebut juga menunjukkan bahwa pioner promosi kesehatan seperti mahasiswa kesehatan masyarakat ikut andil dalam perilaku yang tidak aman dalam mengendarai sepeda motor. Terlihat bahwa masih terdapat mahasiswa kesehatan masyarakat yang belum bisa melakukan upaya pencegahan kecelakaan berkendara. Perilaku *safety riding* yang kurang baik pada mahasiswa kesehatan masyarakat antara lain tidak mempunyai SIM C saat mengendarai sepeda motor, awal usia mengendarai kurang dari 17 tahun, pernah berboncengan 3 orang, tidak memakai helm pada jarak tempuh kurang dari 4 km, tidak memakai sarung tangan pada saat mengendarai sepeda motor, pernah ditilang (menerobos lampu merah, tidak membawa SIM C/STNK, dan tidak memakai helm), pernah menerobos lampu merah dan pernah mengalami kecelakaan karena tidak melihat kondisi kendaraan yang ada di jalan raya. Mahasiswa

kesehatan masyarakat seharusnya memberikan perilaku aman pada diri sendiri dan orang lain, namun masih terlihat jelas baik bagi diri sendiri maupun untuk orang lain belum bisa memberikan pencegahan.

Aspek pengetahuan, pengalaman, dan sikap dalam sepeda motor sangat dibutuhkan oleh mahasiswa agar tidak terjadi kecelakaan. Besarnya potensi dan angka kecelakaan yang terjadi akibat berkendara sepeda motor memerlukan pencegahan dengan *safety riding*. Perilaku berkendara mahasiswa kesehatan masyarakat UMS yang beresiko terhadap kecelakaan lalu lintas masih sangat tinggi. Oleh karena itu peneliti tertarik untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor.

## **B. Rumusan Masalah**

Faktor apa saja yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor?

## **C. Tujuan**

### **1. Tujuan Umum**

Untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada mahasiswa kesehatan masyarakat sebagai pengendara sepeda motor

### **2. Tujuan Khusus**

- a. Menganalisis hubungan pengetahuan mahasiswa kesehatan masyarakat dengan perilaku *safety riding*.

- b. Menganalisis hubungan pengalaman mahasiswa kesehatan masyarakat dengan perilaku *safety riding*.
- c. Menganalisis hubungan sikap mahasiswa kesehatan masyarakat dengan perilaku *safety riding*.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### **1. Bagi Universitas Muhammadiyah Surakarta**

Memperoleh gambaran tentang perilaku *safety riding* mahasiswa kesehatan masyarakat yang dapat dijadikan masukan dalam membuat kebijakan bersepeda motor di lingkungan kampus dan sekitarnya sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan.

##### **2. Bagi Mahasiswa Kesehatan Masyarakat**

Sebagai informasi mengenai *safety riding* dan menumbuhkan kesadaran mahasiswa kesehatan masyarakat Universitas Muhammadiyah Surakarta tentang pentingnya *safety riding* sehingga dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas.

##### **3. Bagi Peneliti dan Peneliti Lain**

Memperoleh pengalaman dan menambah wawasan bagi peneliti mengenai faktor yang berhubungan dengan perilaku aman *safety riding*. Hasil peneliti ini dapat dimanfaatkan pula sebagai data dasar sebagai referensi peneliti selanjutnya.